

писом "Славному витязеві російського повітряного океану Ігорю Сікорському".

У роки I Світової війни "Муромці" нових модифікацій пішли в серію, було створено їх ескадрилью, яка ефективно діяла на фронті. У роки війни Ігор Сікорський створив ще декілька типів літаків: легких типу винищувача-перехоплювача, розвідників, винищувачів супроводу, штурмовиків та інших типів. Фактично було закладено основи російської авіаційної промисловості.

У зв'язку з подіями 1917 р. виробництво на Російсько-Балтійському вагонному заводі занепало, поставки припинилися, замовлення не надходили. І.І.Сікорський вимушений був залишити завод, його запросили продовжити роботу у Франції. У січні 1918 р. він відплив з Мурманська за кордон.

Після нетривалого перебування у Франції, де з закінченням війни потреба в його конструкторському таланті вичерпалася, Ігор Сікорський переїхав до США і там через чотири роки з групою емігрантів організував літакобудівельну фірму. Експлуатація першого збудованого в США на базі "Іллі Муромця" літака S-29A (1924 р.) дала змогу зміцнити становище фірми. Наприкінці 1920-х років фірма Ігоря Сікорського увійшла до складу могутньої авіаційної корпорації "United aircraft and transport corporation", його конструкторська діяльність отримала нові стимули для розвитку. Роботи зі створення та удосконалення літальних апаратів тривали. Деякі з цих апаратів стали широко відомими. Так, літаючий човен S-42 встановив десять світових рекордів, а десять серійних S-42 стали першими у світі міжконтинентальними пасажирськими лайнерами, які забезпечили регулярні рейси через Атлантичний і Тихий океани.

Наприкінці 30-х років Ігор Сікорський перейшов на створення гелікоптерів (вертольотів). Упродовж двох десятиріч він конструював гелікоптери різних класів, що дістали велике поширення. Його фірма, яка з 1943 р. стала знову самостійною, була провідним виробником вертолітної техніки. З виробництва вертольотів Ігоря Сікорського почалося серійне вертольотобудування не лише в США, а й у Великій Британії та Франції. Після виходу на пенсію в 1957 р. Ігор Іванович Сікорський залишався консультантом фірми. За його участю створювалися вертольоти другого покоління і почалася розробка вертольотів третього покоління.

І. Сікорський зробив великий внесок у розвиток авіації: виготовив літаки з кількома двигунами, тим самим збільшивши потужність нашої авіатранспорту, що дало можливість збільшити об'єм перевезень як

пасажирських, так і вантажних. Але, не дивлячись на це, його талант зуміли визнати тільки за межами України.

Література:

1. Згуровський М. Людина, яка втілила мрію Леонардо да Вінчі / М. Згуровський // Дзеркало тижня.– 2008.– № 13.– С. 1-4.

УДК 001.6: 347.82(470)(043.2)

Рудковська О.В.,
фахівець 1 категорії,
юридичний факультет,
Тернопільський національний економічний університет,
м. Тернопіль
Науковий керівник: Слома В.М., к.ю.н., доцент

ПРОБЛЕМИ СТАНОВЛЕННЯ І РОЗВИТКУ ПОВІТРЯНОГО ЗАКОНОДАВСТВА В РОСІЇ

Актуальність даного дослідження зумовлена важливістю використання як позитивного досвіду, так і врахування проблем формування повітряного законодавства провідних країн світу, в тому числі і Росії, яка одна з перших почала освоєння повітряного простору під впливом науково-технічного прогресу, як основного чинника суспільних відносин.

У працях російських юристів детально розглянуті проблеми правового регулювання повітроплавання в позитивному і перспективному планах, управління повітряним рухом на національному та міжнародному рівнях, розвитку юридичних засобів забезпечення безпеки польотів в глобальних і регіональних рамках. Значний внесок у цьому відношенні внесений представниками юридичної науки: Ю.М. Малєєвим, О.М. Верещагінін, Ю.М. Колосова, В.Д. Бордуновим, А.П. Мовчаном, А. І. Котовим, В.М. Тихоновим. Поряд з ґрунтовним розглядом основних стадій становлення міжнародного і внутрішньодержавного права російські вчені провели поглиблений аналіз та дали об'єктивну оцінку діючих нормативних актів, висуваючи на цій базі практичні рекомендації та конструктивні пропозиції щодо поліпшення різних сторін регламентування діяльності цивільної авіації [3, с.12].

Російські вчені визнають, що повітряне право, стало більшою мірою правом міжнародним, ніж національним. Характер і сама можливість виконання будь-якої діяльності у повітряному просторі підпорядко-

вується правовим статусом і режиму останнього, які тепер визначаються взаємопов'язаними нормами міжнародного та внутрішнього права.

Щодо етапів становлення російського повітряного законодавства, то тут можна погодитись із думкою відомого вченого у цій галузі, доктора юридичних наук експерта ІКАО, експерта Комітету по транспорту Державної Думи РФ Віталієм Бордуновим. Він вважає, що умовно можна виділити три таких етапи: 1. 1992-1997 роки.; 2. 1997-2004 роки; 3. 2004 року по сьогоднішній 2012 рік [1,с.5]. Для першого періоду було характерно переосмислення нової правової ситуації, яка склалась у перехідний до ринкової економіки час. Другий етап розпочався із прийняттям нового Повітряного кодексу 1997 року. Але тут проблеми тільки розпочалися, адже кодекс розроблявся ще в кінці 80-их років і його вступ в дію не змінив кардинально ситуацію на краще. Кодекс піддався жорсткій критиці зі сторони авіаційного співтовариства, так як тільки можна свободу економічної діяльності, яка встановлена Конституцією Російської федерації. В ПК зв'язок з нею зовсім не простежується. Можна сказати, що ПК існує сам по собі і ніякого впливу на ринок повітроплавання фактично не здійснює.

Безумовно, що позитивні сторони в ПК також присутні. В ньому фіксується принцип суверенітету Росії щодо повітряного простору, розташованого над її територією, включаючи складові цю територію сухопутні і водні простори. Кодекс встановлює, що всі літальні апарати, необхідні для їх обслуговування обладнання та техніка підлягають обов'язковій сертифікації та атестування, що регулювання діяльності цивільної авіації та контроль за такою діяльністю здійснюється компетентними державними органами. З урахуванням застосовних вимог, встановлених ІКАО, в Кодексі наводиться перелік документів, наявність яких на повітряному судні є обов'язковим і за відсутності яких допуск такого літального апарата до експлуатації виключається з міркувань безпеки. Важливий розділ Кодексу, що відображає відповідні положення низки міжнародно-правових документів і визнаною практики повітроплавання, складають положення з регулювання повітряних перевезень

Але разом з тим необхідно відзначити, що при безлічі позитивних рис, які в собі поєднує Повітряний кодекс Російської Федерації і всі "повітряні законодавства" існує один вельми важливий недолік – в російському законодавстві відсутні нормативно закріплені принципи охорони повітряного простору[2,с.25].. Спроби зробити ПК кращим застосовуються практично з моменту його створення. На сьогоднішній день внесено більше 25 змін і доповнень. проте під впливом безкінеч-

них адміністративних реформ 1997-2004 рр. система російського повітряного законодавства формувалась спонтанно і фрагментарно.

Все це на сучасному етапі ставить питання про розставлення пріоритетів при регулюванні питань цивільної авіації. І тут, на думку В.Бордунова, першість мають отримати права пасажирів. Це дозволить російському повітряному законодавству піднятися на світовий рівень. Поки воно відстає в цьому питанні від передового законодавства Європи, США, Канади, Китаю та інших країн на 30-40 років. Крім того, першочерговим має стати підпорядкування законів і правил вирішенню завдань економічного регулювання діяльності повітряного транспорту. Впровадження поняття економічне регулювання зупинить прийняття нових законів без розуміння врахування їх наслідків, які негативно можуть вплинути на головному споживачі послуг повітряного транспорту – пасажирів.

Таким чином основні етапи становлення та розвитку російського повітряного законодавства свідчать про складні і неоднозначні процеси під час його формування. Сьогодні головною проблемою російського законодавства в цій галузі є захист прав пасажирів, як головного споживача, а також в російському законодавстві відсутні нормативно закріплені принципи охорони повітряного простору.

Література:

1. Воздушное право.// Елисеев Б.П., Свиркин В.А.– М.: Изд-тво "Дашков и партнеры", 2012 .- 432 с.
2. Малеев Ю.Н. Открытое небо / Ю.Н. Малеев // Международная жизнь.– 2001.– № 9-10.-С.24-28
3. Юрьев С.С. Воздушное право и его понимание субъектами авиационной деятельности// Воздушное право России: развитие и перспективы. Научно-практическая конференция: Сборник докладов.– СПб., Университет гражданской авиации, 2010.– С.11-26 // Режим доступа – Aerohelp.ru